

La Habana: el comercio con Inglaterra y los Estados Unidos después del Tratado de París, 1763-1815 (primera parte)

César Alonso Sansón*

RESUMEN

Estudio parcial sobre el comercio que se desarrolló durante la ocupación inglesa de La Habana y después de ser restituida a España tras la firma del Tratado de París. La importancia que tuvo para su población y su economía la impronta de aquel hecho y la incidencia de los conflictos europeos en Cuba, fueron razones determinantes, entre otras, para que la monarquía borbónica introdujera importantes cambios en su forma de comprender y aceptar la nueva situación política en Europa y, posteriormente, el papel jugado por las Trece Colonias en el nacimiento de los Estados Unidos de América y su trascendencia en el desarrollo socioeconómico de la Isla.

Palabras clave: La Habana inglesa, comercio anglo-norteamericano, Cuba comercio.

ABSTRACT

A partial study of the development of trade during the British take-over of Havana in 1762 and after the Treaty of Paris was signed in 1763, when the harbor and the city were returned back to Spain. The importance of this historic event and its impact on the people and the economy of the island, and also the influence of European conflicts on Cuba, were among the reasons that compelled the Bourbon monarchy to introduce changes. They had to amend the approach they had on the changes going on in Europe and accept the new political situation of the continent and afterwards, they did the same thing regarding the role played by the thirteen British colonies and the rise of the United States of America and its impact on the socioeconomic development of the island.

Key words: British Havana, English-American trade, Cuba, trade.

Introducción

Una política comercial de restricciones aplicada por España durante más de doscientos años en sus colonias, estuvo definida por un riguroso sistema de medidas proteccionistas que se centralizaba y reglaba en Sevilla en la Casa de Contratación y el Consulado de Mercaderes. La impresionante riqueza extraída del subsuelo americano no solo desató los intereses y la codicia de la corona hispana, sino también de las principales potencias europeas al quedar apartadas del reparto territorial establecido entre portugueses y españoles recién descubierto el Nuevo Mundo.

Cuba, relegada a un segundo plano después de hallarse territorios más ricos y promisorios al sur, se convertiría mediando el siglo xvi en el faro del sistema de convoyes más importante que navegaba entre Europa y América, con su principal centro de reunión en la villa de San Cristóbal de La Habana. En esta fondearán las flotas y los galeones de Nueva España, Tierra Firme, Honduras y los buques de Puerto Rico y Santo Domingo que acudían a su bahía para navegar juntos con la Armada de la Guardia de la Carrera de las Indias (AGCI). La importancia de este extraordinario movimiento quedó confirmada por la llegada y estancia, entre 1551 y 1740, de más 370 convoyes españoles que cargaban en sus bodegas géneros de las más diversas facturas de origen americano y asiático.

España tuvo que pagar un alto precio por mantener este privilegiado estatus de La Habana. Tuvo que reforzar el sistema defensivo, asignando cuantiosas sumas de numerario, y disponer de varios puestos de vigías que mantenían informado al gobernador de la indeseada presencia de naves francesas, inglesas y holandesas en los mares de Cuba que acechaban a los convoyes y la villa. El comercio ilícito o contrabando campeó a pie en las sueltas por una amplia franja de la ínsula, provocado por la escasez y el desinterés persistente de las autoridades, y derivado del férreo control y el sistema mercantil imperante. Los perjudicados no tuvieron más alter-

* Especialista en Arqueología Histórica. Sección de Arqueología Subacuática, Gabinete de Arqueología, Oficina del Historiador de La Habana. E-mail: cesar@patrimonio.ohc.cu

nativa que acudir al mercado marginal y estimularlo, para que buena parte de los productos locales salieran al mercado y adquirieran otros de vital necesidad.

El sistema de flotas como estaba concebido finalizaría hacia 1740, después de intentos por reorganizarlo en 1720. El ascenso al trono de Felipe V, la crisis afrontada por España en el escenario internacional y los frecuentes conflictos armados con su eterna rival, Inglaterra, le obligó a despejar paulatinamente el camino para establecer otros mecanismos comerciales que fueran más sustentables acorde con los nuevos tiempos que estaban por correr, pero no sería hasta después de 1763 que surgirían los primeros reglamentos y ordenanzas necesarios que darían al traste con el anticuado sistema imperante desde el descubrimiento del Nuevo Mundo.

Después del Tratado de París

Durante el conflicto de los Siete Años, un hecho de transcendental connotación política para España y sus colonias ocurre en 1762. Después de más de dos siglos de intento y gracias a una acertada estrategia militar, Inglaterra atraviesa con sus fuerzas navales el Canal Viejo de Bahamas y se apodera de La Habana. En los once meses de ocupación, Cuba, y en especial su capital, disfrutó de una bonanza económica como nunca antes, pero al concluir el conflicto con la firma del Tratado de París en 1763, quedaría marcada económicamente por aquella presencia y la aplicación de sus ventajas comerciales, lección que sirvió de incentivo para que las autoridades españolas aplicaran cambios en su política comercial, mediante una apertura al mundo que principia débilmente a inicios de siglo tras la guerra de Sucesión Española al admitirse el intercambio comercial con Francia.

Ventajoso resultó para los comerciantes y hacendados de la Isla el incremento de precios en renglones vitales como el azúcar, el café, el cuero y el tabaco, junto al valor de los géneros ingleses que decrecieron, imprimiéndole un gran impulso a esta actividad que se vio liberada de las trabas monopólicas de la Real Compañía de La Habana desde su fundación en 1740. El significado de este hecho fue de tal magnitud que, al quedar

restablecida la plaza en 1763, nadie intentó restituir su monopolio, pues quedó abierta una nueva etapa en el desarrollo de la colonia (Catalán, 2005, p. 7).

A diferencia de lo ocurrido en conflictos anteriores con Inglaterra, el de 1762 resultó más beneficioso que perjudicial (Guerra, 1971, p. 173). El comercio entre ambos países durante este tiempo se aproximó a 1 600 000 pesos, equivalente a 19.6 % de la suma total del intercambio de aquella con América del Sur y las Antillas no británicas. Los diarios de Londres y Jamaica confirmaban que, sin contar el armamento ni las escuadras, habían entrado 727 buques mercantes; de estos, 180 de Nueva York y 150 de Boston, Filadelfia y Charleston, siendo 25 % el aporte de otros puertos al comercio con la Isla. De las colonias inglesas en Norteamérica salían los socorros vitales a los convoyes ingleses durante el sitio de La Habana, específicamente de Nueva York; por su proximidad a la Florida y por su importancia comercial, expresaba un informe de Charleston que Boston, capital de Nueva Inglaterra, mantenía seiscientas naves de disímiles tamaños solo en el comercio europeo y más de mil pequeños buques con América. También arribaron buques de las Carolinas, Savannah, Pensacola, Mississippi y Quebec.

La Habana recibía y despedía naves de Bristol, Cork, Cowes, Dover, Falmouth, Gravensend, Hastings, islas Scilly, Kinsale, Londres, Milford, Plymouth y Portsmouth. De ello fue ejemplo el convoy de George Pocock, despachado a finales de 1762 hacia Inglaterra con cerca de un centenar de buques mercantes que se unieron a él llevando productos antillanos, en parte, debido a las beneficiosas prebendas impositivas aplicadas por el ocupante a todo buque inglés de las colonias o de Gran Bretaña.¹ El arribo de productos desde esos lugares favoreció el desarrollo agrícola y comercial de una ciudad donde antes no ingresaban más de cincuenta buques anuales, hecho que queda confirmado por Arango y Parreño, cuando expresaba que *“con sus Negros y su libre comercio habían hecho más en un año los ingleses que nosotros en los sesenta anteriores”*. Antes del sitio, ninguno de sus ingenios vendía 7 000 panes de azúcar al año, y en 1764 ya había algunos de 8 000, 10 000 y aun de 12 000.² Este acto constituyó

¹ Para conocer el movimiento naval de forma general que existió entre La Habana e Inglaterra durante este periodo, consultar la publicación periódica *Lloyd's List* del periodo reseñado.

² BNJM. Sala Cubana. CM. Arango Parreño. No. 1. Colección de los principales papeles que Francisco Arango y Parreño presentó a S.M. en calidad de Apoderado General de la ciudad de La Habana en la corte. v. 1, f. 71r.

una revelación dirigida al monarca y sus gobernantes en Cuba, y la experiencia les enseñó lo que era el sistema mercantil que pesaba sobre el país.

El comercio con los ingleses de Norteamérica, y con posterioridad con las Trece Colonias, comienza precisamente con actividades de contrabando, cuando el tráfico oficial ponía innumerables obstáculos entre uno y otro territorio, siendo la historia pródiga en hechos que delatan los sucesos, en especial relacionados con Cuba. Así, en 1722, estando fondeado el navío inglés “Greyhound” en el Mariel, sus tripulantes fueron ultrajados por españoles residentes en el lugar, que con la insinuación de buena voluntad “por vía de amistad” les obligaron a salir del buque para robar, matar y herir a varios. Al dejar los ingleses la bahía, navegan hacia Carolina del Sur, con un vecino de Nueva York entre sus tripulantes. El buque inglés había salido de Jamaica custodiando a otros menores.³ En 1736, ingleses de Boston hacían transacciones comerciales en el puerto de La Habana al requerir el flete de un buque para la trata negrera; el implicado en cuestión sería Wargent Nicholson, factor de la Compañía de Inglaterra, quien deseaba fletar la balandra “Babendera” para llevar frutos nacionales hacia Boston. Con él estaba involucrado Pedro Kearney, inglés que viajaba a Jamaica como parte del Asiento.⁴

Empero, el conflicto entre Inglaterra y España desde 1739 hace más difícil la estancia de aquellos en Cuba. Al final prevalece el comercio ilícito como medio para mantener el intercambio hasta tanto quedara autorizado oficialmente el comercio entre ambos, años después.

La devolución de La Habana significó para la Corona española un cambio de mentalidad que daría sus frutos. Los efectos de la política del Despotismo Ilustrado aplicados por Carlos III y su relación con eminentes ministros y consejeros muy vinculados al proceso renovador de la monarquía, entendieron y enfrentaron el momento histórico que vivían mediante la ejecución de grandes proyectos propios de la Ilustración española. Comenzaba así un amplio programa de reformas en la metrópoli y en las colonias ultramarinas que garantizarían la continuidad y estabilidad de la administración.

En Cuba, competió al gobierno de Ambrosio de Funes Villalpando Abarca de Bolea, conde de Ricla (1763-1765), iniciar la política ordenada por Madrid, encaminada a aplicar un nuevo paquete de medidas militares, económicas y sociales. Uno de los encargos tuvo relación con la salida de los ingleses, quienes pudieron residir en la ciudad hasta arreglar sus negocios, vender sus tierras y bienes, cobrar sus deudas y extraer sus efectos en las naves alistadas. Para finalizar sus negocios y las relaciones entre habaneros e ingleses, Ricla, previa consulta de las reales órdenes de 12 y 15 de enero de 1765 que vedaban el comercio con extranjeros, daba plazo hasta finales de mayo de ese año “contados desde esta fecha deven salir ellos y las embarcaciones que existen en el puerto”.⁵ Retornaba así, entre los ingleses y Cuba, el proteccionismo que tenía por fundamento la política comercial de España con sus colonias.

Una sesión extraordinaria del Ayuntamiento del 30 de junio de 1763 analizó el problema con las exportaciones de azúcar y otros renglones nacionales que no encontraban salida. El acta del cabildo develaba la urgente necesidad de una reforma política y económica destinada a introducir mejoras en las colonias americanas y específicamente en Cuba por ser la “Llave o Antemural del Reino de N. España”.⁶

En el informe elaborado por el inspector general Alejandro de O'Reilly después de recorrer Cuba, anotaba, entre otros temas, que estaba poco desarrollada desde el punto de vista económico y existían salidas inadecuadas para el comercio legal que habían deprimido artificialmente la economía y puesto parte de su comercio en manos extranjeras. El problema aumentaba porque el acceso a España se limitaba solo al puerto habanero, lo que suponía una gran desventaja a la producción rural. Con el fin de incrementar los lazos comerciales entre España y Cuba y estimular el crecimiento económico interno, sugería el inspector que se ampliaran las salidas comerciales a España y que Trinidad, Puerto Príncipe, Bayamo y Santiago de Cuba abrieran sus puertos al comercio directo con la metrópoli. Un punto importante en el informe fue la recomendación de reducir los impuestos al comer-

³ AHOC, t. 17, ff. 125v-127v.

⁴ ANC. Protocolo Notarial de Regueira, 13 de octubre de 1736, f. 409v.

⁵ ANC. Asuntos Políticos 2/2. Comunicación dirigida por el Conde de Ricla a Miguel de Altarriba, citando las reales órdenes de 12 y 15 de enero de 1764, sobre que no quede ningún extranjero en Cuba. La Habana, 14 de mayo de 1765.

⁶ AOHC. Cabildo ordinario de 30 de julio de 1763.

cio, mientras que un flujo superior del comercio legal y un impuesto menor estimularían la producción y desalentarían el contrabando (Placer, 2009, p. 114). El militar reconocía de alguna forma las ventajas de la política aplicada por los ingleses en La Habana durante su ocupación, que, a saber por el informe, cerca de mil buques entraban en su rada con variadas mercancías a cambio de productos nacionales.

El 24 de agosto de 1764, el Consejo de Indias recomienda, tras estudiar la situación, desligar el comercio americano de las trabas burocráticas que frenaban su desarrollo, autorizando a los comerciantes de la Isla cargar efectos peninsulares y criollos por su cuenta en los buques correos que cada mes empezaron a navegar entre España, La Habana y Centroamérica. Lo anterior formaba parte de un amplio programa de reformas que, como afirmó el investigador Friedlaender, abarcó tres grandes etapas: la primera hasta 1778; seguida de una fase de cinco años, que empieza al promulgarse el decreto de libre comercio y que está colmado de la gran coyuntura de la guerra que se desata en las colonias del norte; y una tercera fase de retroceso y crisis, acompañada por un parcial abandono temporal del espíritu reformista de Carlos III (Friedlaender, 1978, Vol. 1, p. 87).

En 1765, la monarquía borbónica dicta, insatisfecha por la manera en que avanzaba el comercio colonial, un conjunto de leyes que abren una pluralidad de puertos españoles y americanos al intercambio mutuo, con el propósito de proteger el mercado hispánico de la competencia foránea. Con el decreto de Comercio Libre de Barlovento de 1765, comienza un nuevo período para el comercio intercolonial y peninsular, con el consiguiente perjuicio del monopolio de Sevilla y Cádiz. El decreto de 16 de octubre de 1765 dejaba sin efecto el reglamento de 1720 y el método antiguo con todas sus secuelas, el pago de derecho de palmeo y toneladas, y otras cláusulas dirigidas a los buques hispanos despachados a La Habana, mientras que el decreto de 8 de noviembre de 1765 autoriza y

consolida la “*libertad de comercio en esta isla, las de Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y la Trinidad*” con nueve puertos españoles.⁷ Islas Canarias quedaba excluida hasta una nueva resolución.

Tres años después se divulgan varios decretos aclaratorios relacionados con el comercio de extranjeros, y de La Habana con Luisiana y Nueva Orleans en 1771 y 1774, respectivamente. Los efectos incluyeron además, la posibilidad de entrar en otros puertos caribeños en el transcurso de la misma expedición, lo cual facilitaba el comercio intercolonial que también quedó liberalizado paralelamente por las mismas fechas.

Al tomar España el territorio francés de la Luisiana en 1769 con la expedición militar del irlandés Alejandro de O'Reilly e incorporado a la capitania de La Habana en 1770, a propuesta de este, ambas regiones gozaron del comercio bilateral por cédula real del 17 de agosto de 1772. Un estudio efectuado antes de esas posibilidades y ventajas comerciales, quedaba plasmado en un escrito el 26 de octubre de 1771, al poderse importar de aquel territorio gran variedad de productos.⁸ Veremos así una dependencia necesaria y progresiva de Cuba a sus maderas, víveres y pertrechos para aprestar las escuadras y construir buques.

En una primera etapa, posterior a la partida de los ingleses, afloraron numerosos reclamos por la falta de víveres, provisiones y los altos precios. El aguardiente y el vino eran costosos, porque, valiéndose de la escasez, los taberneros los vendían a dos pesos y dieciocho reales el frasco; y el pan, alimento apreciable en la dieta de criollos y españoles, disminuía, porque Nueva España incumplía sus obligaciones, razón que obligaba al gremio de panaderos a incrementar reiteradamente su costo.⁹

Ante tal carestía, se recurre también a los comestibles conducidos por las naves inglesas como parte del contrato que tenían con la Real Hacienda para traer ladrillos, entre ellos los de Alejandro Monroy y Cornelio Copping. Aquel tenía dos balandras en 1765, y el 5 de julio de ese año Rafael García Menocal,

⁷ ANC. Reales Cédulas y Órdenes 3/91. Real Cédula sobre libertad de comercio en esta isla, las de Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y la Trinidad. San Lorenzo, 8 de noviembre de 1765. Los puertos españoles eran Alicante, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Gijón, La Coruña, Málaga, Santander y Sevilla.

⁸ ANC. Misceláneas de Libros 3948, f. 183r. Entre los productos destacan algodón, añil, alquitrán, aceite de pescado, arboladuras, armas, arroz, aves, brea, caballos, casina, carneros, carne fresca y salada de vaca y cerdo, cera verde, cerveza, cueros al pelo, especies, granos, guisantes, habichuelas blancas, herramientas, lana, maíz, mulas, mantequilla, curtidos, maderas de varias calidades, peletería, resina copal, sebo, palo de azafrán, pluma, velas y vino.

⁹ AOHC. Cabildo de 18 de enero de 1765, ff. 60v-70v.

procurador general, proponía embargar productos en porciones moderadas acopiadas por Monroy.¹⁰ Aunque desconocemos si fue concedida aquella solicitud, todo parece indicar que procedió, pues Ricla, Diego Manrique y Pascual Jiménez Cisneros autorizaron el ingreso de buques ingleses con abastos.¹¹

Cercano en el tiempo azotaba a La Habana y sus alrededores el terrible huracán del 15 de octubre de 1768, que destruyó gran cantidad de naves ancladas en la bahía que servían en el comercio de cabotaje y ultramarino. Los reportes hablaban de graves daños a las haciendas, los cultivos y la vida en general, y desde sitios cercanos informaban que los cultivos de caña, arroz, maíz y plátanos estaban perdidos, lo que provocó una lastimosa situación a la mano de obra y la infraestructura azucarera.¹²

Corría el gobierno de Antonio María Bucareli y Urzúa (1766-1771), quien ante esta situación no tuvo más remedio que recurrir a medidas emergentes y solicitar al virrey novohispano y al gobernador de Yucatán, carne, arroz y demás menestras como único medio de impedir esta carestía. Una decisión negativa de su gestión fue negar el comercio extranjero y la entrada de naves, principalmente inglesas procedentes en su mayoría de Norteamérica, pero ello no impide su actitud ante el nuevo panorama.¹³

Durante la administración de Felipe Fonsdeviela y Ondeano, marqués de la Torre (1771-1778), aparecen disposiciones favorables para Cuba. Desde el 13 de mayo de 1774, el azúcar, el cuero, la cera, el café y otros frutos podían entrar libremente en España. El movimiento de barcos y el comercio libre de importación y exportación creció gracias al intercambio con Luisiana y otros sitios que ofrecían y recibían diversas mercancías. Se aplicaron políticas que ampliaron el abasto de una capital que crecía extramuros con una población de comerciantes, jornaleros y esclavos, estimulados en el desarrollo de la industria azucarera, la agricultura y la construcción naval. La Habana acogía cerca de 5 000 personas de los regimientos de milicias

y las tropas como parte del sistema defensivo aplicado por España en América; se trataba de un puerto al que arribaban convoyes formados por buques de guerra y mercantes de Nueva España, Suramérica y Europa, en donde no solo se abastecían durante su estancia, sino que se habilitaban y proveían de productos para continuar navegando.¹⁴

Las colonias norteamericanas vuelven a acercarse a Cuba por el conflicto que estalló entre Inglaterra y las Trece Colonias (1775-1783). Al adoptar una actitud neutral, el marqués de la Torre brindaba a ambos beligerantes en los puertos de la Isla el mismo trato de auxilios que necesitaban, procurando, sin embargo, que su permanencia fuera siempre breve. Involucrada España en este conflicto en 1779, La Habana deviene centro logístico que asegura hombres y tropas, materiales y reparaciones navales, y apoyaba directamente las acciones que ingresaban cuantiosas sumas empleadas en acelerar el desarrollo económico. Se afianzaron las relaciones entre los puertos norteamericanos que, aunque interrumpidas a menudo, dieron prueba de su eficacia cuando la acción del tiempo maduró el libre comercio con otras naciones (Friedlaender, 1978, Vol. 1, p. 89). Durante estos años fue imprescindible la participación de Puerto Príncipe y Sancti Spíritus en los aportes de grandes cantidades de carne salada.

Cuba sería un mercado favorecido y atractivo para las remesas de harina estadounidense y otros productos, un lugar de donde extraer metales preciosos. Arribaron naves de naciones amigas con la única condición de que condujesen víveres. Esta condición, que equivalía a una ampliación del permiso concedido el 14 de abril de 1777 para que en caso de urgente necesidad se buscasen en los mercados extranjeros, no impidió que Cuba estuviese privada de los artículos más necesarios, cuando rara vez se los pudieron traer hasta 1808 los buques nacionales (Pezuela, 1863, Vol. 3, p. 29).

Bajo este contexto queda publicado el decreto de Libre Comercio de 2 de febrero de 1778,¹⁵ y meses después, el 12 de octubre de 1778, el Reglamento

¹⁰ Estos productos incluían harina, pescado salado, jamones, queso, mantequilla, arroz, cerveza y velas de sebo.

¹¹ Según los registros aduanales, en 1765 entran en La Habana cerca de 68 buques ingleses y franceses.

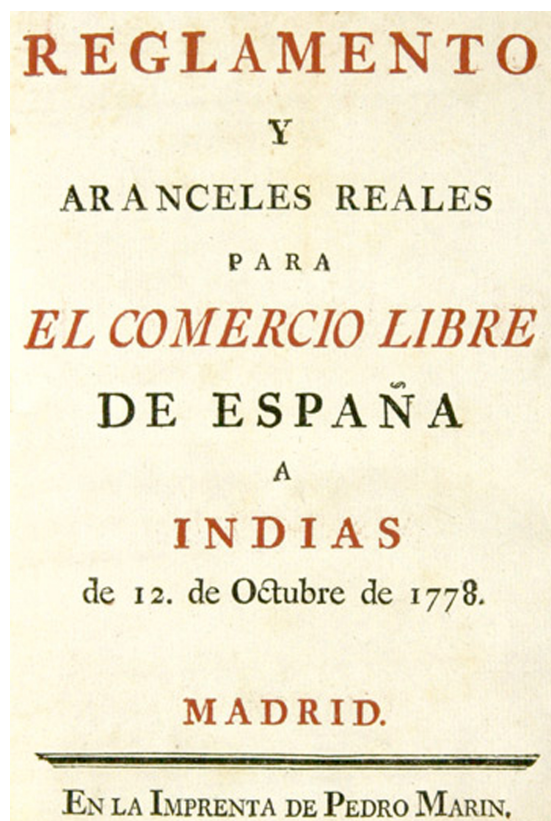
¹² AOHC. Cabildo ordinario de 22 de octubre de 1768, ff. 299r-301r.

¹³ AOHC. Cabildo ordinario de 6 de septiembre de 1771, ff. 308v-317v.

¹⁴ AOHC. Cabildo ordinario de 28 de abril de 1775, ff. 62v-63r.

¹⁵ ANC. Reales Cédulas y Órdenes 14/86. Real Decreto en que S.M. ha resuelto ampliar la concesión del comercio libre contenida en decreto de 16 de octubre de 1765. Instrucción de la misma fecha, y demás resoluciones posteriores, que solo comprendieron las Islas de Barlovento, y provincia de Campeche, Santa Marta, y Río de el Hacha, incluyendo ahora la de Buenos Aires, con internación por ella a las demás de la América meridional, y extensión a los puertos habilitados en las costas de Chile, y el Perú, &c. El Pardo, 2 de febrero de 1778.

y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias.¹⁶ Este constituía el paso más importante dado por la Corona relativo al comercio ultramarino e intercolonial, al permitir el intercambio directo de mayor número de puertos americanos y peninsulares, reducir los antiguos derechos arancelarios y autorizar la introducción de artículos extranjeros en buques españoles. Uno de sus defectos fue el imponer un derecho de extranjería a los renglones de mayor valor de ese origen que habitualmente se introducían por contrabando para no pagarlo. Una ventaja de su aplicación fue una disminución del contrabando de artículos de lujo y de primera necesidad.



Luisiana y la Florida dispondrán de ventajas adicionales por el real decreto de 22 de enero de 1782, por *"los señalados servicios y lealtad con que se han portado los habitantes (...) en las campañas hechas para reintegrar a mi Corona aquellas posesiones"*.¹⁷ Este decreto extendía las prerrogativas de los artículos 48, 49 y 50 del reglamento de 1778, lo que les permitía no solo comerciar con las colonias y los puertos españoles, sino también con Francia y sus territorios. Podían intercambiar frutos y peleterías de las poblaciones autóctonas del lugar; las duelas para barriles y pipas importadas gozaron de libertad de derecho, mientras que los géneros traídos en naves españolas u otra nación abonarían 6 % de su valor sacado por un avalúo moderado. Cada expedición mercantil tenía que registrar los efectos y entregar una copia firmada del capitán o el maestre del buque a la Administración Real y los cónsules españoles del lugar. Nueva Orleans y Pensacola podían expedir naves con productos españoles excedentes, no así de naciones extranjeras, lo que preveía un posible fraude. Diez años después, una cédula signada el 9 junio de 1793, en Aranjuez, ampliaba aquella cédula aprobando el comercio entre las colonias españolas y francesas de dichos territorios.¹⁸

Si inicialmente la Isla no pudo comerciar con los norteamericanos, aun bajo el reglamento de 1778, la necesidad del mercado habanero alcanzó niveles significativos en franco aumento al declarar España, aliada de Francia, la guerra a Inglaterra y hacer legales e ineludibles las relaciones comerciales, que los españoles nunca dejaron de considerar transitorias debido a la coyuntura bélica.¹⁹ Uno de los efectos más importantes del conflicto con Inglaterra fue el inicio del intercambio comercial regular con los norteamericanos, que Cuba aprovecharía para colocar sus productos en el nuevo mercado y entablar relaciones amigables con las colonias rebeldes, no obstante las críticas del gobierno británico. Incluso España permitió que naves norteamericanas fondearan en el puerto habanero, a la vez que toleraba la estancia de navíos de

¹⁶ ANC. Reales Cédulas y Órdenes 14/123. Reglamento y aranceles para el comercio libre de España a Indias. Pardo, 12 de octubre de 1778.

¹⁷ ANC. Reales Cédulas y Órdenes. 17/186. Real Cédula ampliando las cláusulas del Reglamento de Libre Comercio a la Luisiana y la Florida. Pardo, 22 de enero de 1782.

¹⁸ ANC. Reales Cédulas y Órdenes, I. 11, f. 185r. Real Cédula permitiendo el comercio libre entre las colonias francesas y españolas. Aranjuez, 9 de junio de 1793.

¹⁹ ANC. Reales Cédulas y Órdenes, t. 6, f. 595r. Real cédula de S.M. en que establece las reglas con que deben comerciarse en las Indias los efectos y manufactura inglesas que se conduzcan en virtud del permiso concedido en real decreto de 24 de junio del presente año, y las ya existentes en aquellos dominios. Fecha: 15 de julio de 1779.

guerra, que equivalía de hecho a dar asilo a corsarios norteamericanos que llevaran algún botín inglés de guerra (Böttcher, 2000, p. 180).

Una vez más España e Inglaterra inician un nuevo conflicto en 1779 que obliga a disponer el real decreto de 26 de junio que prohíbe el comercio con la nación anglosajona, autorizándose por despacho de 15 de julio que los norteamericanos introduzcan víveres durante la guerra, con facultad de sacar plata en caso de no haber frutos. El conflicto bélico, como era de suponer, impuso restricciones al intercambio comercial entre los países involucrados que perjudicaron a las casas comerciales y la población en general. Trae aparejado la emisión de decretos que prohíben importar y usar productos ingleses en la Isla durante el último tercio del siglo. El conflicto provoca una escalada de precios en los víveres, y el comercio marítimo languidece. Así, La Habana y otros puertos de la Isla ven disminuir casi a cero la llegada de buques de esta y otras naciones aliadas. Uno de los inconvenientes que generó el conflicto de las Trece Colonias en las relaciones comerciales de La Habana con Inglaterra, fue el cese del comercio y la prohibición absoluta de entrada.²⁰

El decreto de 15 de julio dispuso, entre otras cláusulas, que los frutos ingleses depositados en las colonias hispanas salieran en un plazo no superior a seis meses. Los dueños podían venderlos a particulares o exportarlos a terceros países por mediación de los administradores de aduanas o autoridades reales, y aquellos productos ya contratados antes de publicarse el decreto serían rigurosamente examinados y controlados según lo dispuesto por el reglamento de libre comercio de 1778.²¹ Los perjuicios a la vida citadina en particular estaban por venir.

Disminuye el comercio marítimo y, por consiguiente, aparece un aumento drástico del precio en los comestibles básicos.²² La escasez de harina y su acaparamiento por la Marina y el Ejército elevaron el importe del pan, que se agravaba por una intensa sequía y los fuertes vientos que dilataban y destruían los cultivos, mientras que la pesca pasaba por igual situación, pues los pescadores evitaban toparse con naves enemigas. Los buques nacionales no venían

con la asiduidad esperada, lo que obligó a que las autoridades superiores apelaran al rey para lograr, tras varias consultas, la real orden de 12 de octubre de 1779, que consentía recibir naves de naciones amigas con víveres únicamente.

Uno de los obstáculos que tuvo que afrontar el gobernador Joseph Navarro García Valladares (1778-1781) durante el conflicto, fue la entrada clandestina de manufacturas extranjeras prohibidas por las leyes vigentes, hecho que lleva al Ayuntamiento el 3 de noviembre de 1780 a pedir de nuevo una ampliación del comercio con los neutrales, limitada a importar alimentos básicos. De aceptarse, muchos comerciantes podrían sacar sus producciones de aguardiente, azúcar y cueros estancadas por falta de buques en el puerto, pudiendo al retorno traer insumos de primera necesidad, con una ventaja para los comerciantes norteamericanos que vieron como progresaba el arribo de sus naves a Cuba.

A fines de 1777 quedó establecido el itinerario entre La Habana y Charleston y, en 1783, con Filadelfia, mientras que Baltimore, Boston y Nueva York ofrecían envíos de mercancías más rápidos a precios más atractivos, que redujeron los impuestos de importación y exportación en el comercio con Norteamérica desde el 22 de octubre de 1779, al quedar abierto el comercio libre entre ambos territorios y autorizarse el acceso de naves norteamericanas al mercado habanero con productos y esclavos durante la guerra.²³ En 1781, llegan 126 buques mercantes norteamericanos; y pasados dos años, 183 (Böttcher, 2000, p. 175). La real orden que amplió la posibilidad a los vecinos y comerciantes para comprar esclavos en naciones neutrales fue comunicada por el ministro José de Gálvez al intendente general el 16 de marzo de 1781, mediante cedulaes dispuestos en diferentes parajes públicos para conocimiento general.

Las ganancias obtenidas por los derechos aduanales en el comercio bilateral subieron en poco tiempo a más de 800 000 pesos, y entre 1779 y 1781 los comerciantes habaneros ampliaron sus ganancias a más de tres millones de pesos (Marrero, 1984, tomo 10, Vol. 2, p. 7). Al referirse al notable aumento de los negocios

²⁰ *Ibíd.*

²¹ *Ibíd.*

²² Incluían los alimentos básicos: arroz, aceite, casabe, granos, harina, huevo, manteca y viandas.

²³ ANC. Reales Cédulas y Órdenes 17/40 y 132. Ampliación a esta ciudad la gracia de comprar negros, no solo en las potencias aliadas, sino en las neutrales mientras dure la presente guerra. El Pardo, 16 de marzo de 1781.

en los años 1781 y 1782, el tesorero de la Real Hacienda de Cuba, Antonio de Paz, decía que una de las razones era *“la concurrencia de norteamericanos que introducían víveres y exportaban frutos del país, favorecidos por la interceptación de la guerra”*.²⁴ Los hacendados y demás cultivadores palparon la posibilidad de crear fortuna con la producción y venta de artículos agrícolas, mientras que los mercaderes obtuvieron considerables ganancias en el negocio esclavista, piezas para ingenios, artículos para las dotaciones, la exportación de azúcar, mieles, aguardiente, café y otros géneros nacionales (Guerra, 1971, p. 199).

De los registros aduanales de 1781 se obtiene un promedio de 400 entradas y salidas de buques entre nacionales y extranjeros. De estos, gran número forma parte del convoy que salió con Victorio de Navia y Osorio el 25 de febrero; otros 56 buques llegan progresivamente desde mayo procedentes de la expedición a Pensacola al mando de Bernardo Gálvez y José Solano; el 23 y 24 de julio salen hacia España 58 mercantes protegidos por 9 naves de guerra al mando del capitán Francisco Javier Morales conduciendo caudales y frutos; y desde enero se encontraba la escuadra francesa de Monsieur de Montiel, general de las fuerzas navales, para salir los días 19 y 20 de marzo, junto con el convoy español, a interceptar una escuadra inglesa que pretendía dirigirse al golfo mexicano. El destino y la procedencia cubrían cerca de 26 puertos de América y Europa, y 16 tipologías de naves.

Al firmarse la paz de Versalles el 20 de enero de 1783, no solo se reconoció por las potencias extranjeras el nacimiento de los Estados Unidos, sino también la reconquista de la Florida y Menorca por España. Empero, las relaciones bilaterales empeoraron. Los Estados Unidos procuraron ampliar sus privilegios comerciales en Cuba, mientras que España consideró inoportuno el comercio con neutrales durante la paz. Terminado el conflicto, se derogan los privilegios mercantiles de ellos en Cuba. El efecto inmediato fue la expulsión de todos los comerciantes norteamericanos de La Habana en 1785 (Böttcher, 2000, p. 188), posiblemente relacionado con la ley de 29 de enero de 1784 que anulaba la de 12 de octubre de 1779. Pero fue solo una solución temporal, pues el comercio cubano dependía sobremedida de las importaciones de harina norteamericana.

Suceso de trascendental importancia para La Habana en tiempos de conflictos con los vecinos del norte, resultó la visita de cortesía del príncipe Guillermo, duque de Lancaster, en su viaje de Jamaica a Inglaterra. El 9 de mayo de 1783, próximo a las once de la mañana, desembarcó en el fondeadero del Morro y entró en una falúa dorada y forrada de damasco, siendo recibido por el gobernador interino Luis de Unzaga y Amezaga y el jefe de escuadra de la Real Armada José Solano, quienes acompañaron al visitante a la Real Contaduría, agasajándole con salvas disparadas desde los quince navíos de la armada surtos en puerto, castillos y plazas, entre otros lujos recibidos en los dos días que permaneció en la capital.

El cese del conflicto, la retirada de tropas y el restablecimiento en todo su vigor de las leyes por las cuales se prohibió el comercio con extranjeros, provocaron una fuerte depresión económica entre 1784 y 1788, la primera de tan agudo carácter registrada en Cuba (Guerra, 1971, p. 194); crisis agudizada en 1787 por la escasez de mano de obra esclava en los ingenios y una agricultura incapaz de cumplir la real orden que autorizaba a exportar café a Nueva Orleans. El total de esclavos no excedía la cifra de 25 000 y no se lograban cubrir las necesidades de 33 hatos, 689 corrales, 310 potreros, 3 958 estancias y 1 967 sitios que exigían de sus esfuerzos, sin contar otros de la servidumbre. Sobre los ingenios, al ser más de 500 en toda la Isla, solo podían emplearse en su producción no más de veintitún esclavos. El escenario era incierto.

Faltaban los alimentos básicos de las dotaciones de esclavos en las haciendas y los ingenios. El tasajo no alcanzaba para un mes, a veintiocho reales la arroba, de ocho y diez que costaba antes. Nueva Barcelona, principal proveedor del producto, enviaba cerca de 80 000 arrobas; y Buenos Aires, de 150 a 180, de 200 000 arrobas que remitía habitualmente. Para solucionar la escasez se promovía un recurso para que Nueva España supliera el faltante con envíos desde Tampico, de manera que la prudencia exigía tomar una rápida resolución sobre el caso. Las autoridades no tenían más alternativa que importarlo. En 1786, llegan 66 423 arrobas; en 1787, 103 955; en 1788, 50 633; y en 1790, 121 554. Sucedidos siete años y a pesar de estar abierto el puerto a buques neutrales, el tasajo

²⁴ BNJM. Sala Cubana. CM. Escoto. no. 258. Documentos para el estudio de la historia de Cuba. 1761-1847.

escaseaba, pues su valor era tres veces más caro que en tiempo de paz. Otro producto limitado era la carne de tortuga, pues en 1787 y 1788 el mercado quedó abastecido con 1 663 y 874 arrobas respectivamente, muy por debajo a épocas anteriores.

El contraste entre conflictos era evidente. De 1779 a 1783 los precios corrían cómodos y constantes con un aumento de 25 % para beneficio público, y Cuba era dueña del mar porque las escuadras de España, Francia y Holanda excedían a las inglesas.

Aquella situación pretende revertirse en 1787 cuando varios comerciantes y hacendados, como Mateo de Reigadas, Lorenzo de Quintana, José Manuel López, Manuel de Quintanilla y Bernabé Martínez de Pinillos, firmaron una representación que proponía crear el Consulado de Comercio de La Habana, similar al que existía en Santander y Caracas, para beneficio del comercio naval y terrestre. Esta solicitud partía de los artículos 53 y 54 del reglamento de octubre de 1778, que facultaban su formación en todos los puertos habilitados. Este tribunal tenía, entre sus objetivos, ventilar procesos y conflictos, y evitar perjuicios en el ramo, fomentar la agricultura, el comercio y la navegación. La Habana era, en esencia, un puerto que recibía buques de cualquier puerto habilitado de América y Europa.

Por el diario de navegación del capitán de la fragata correo española "Tucumán", Francisco Antonio Abello, conocemos que, durante su estancia en La Habana del 13 de julio al 15 de agosto de 1788, existían en el puerto 312 naves mercantes entre balandras, bergantines, fragatas, goletas, navíos, paquebotes, polacras, saetías y urcas, que navegaban de Barcelona, Cádiz, Campeche, Cartagena, Florida, Luisiana, Málaga, Nueva Orleans, Nueva York, Puerto Rico, Santander, Santo Domingo, Tenerife y Veracruz, incluyendo de cabotaje. Al zarpar hacia La Coruña, conducía, además del correo real y particular, 13 597 pesos de a cuatro reales en plata acuñada, 212 cueros al pelo, 88 cajas de azúcar, 42 dulces, 32 libras de tabaco, 20 arrobas de café pilado, 15 libras de tabaco polvo, 10 barriles de café de Puerto Rico, 9 ½ pipas de aguardiente, un cajón con una mesa de caoba y un cajón con 24 botellas de rapé.²⁵

Derivado de aquella solicitud, una de las medidas adoptadas por el decreto de 28 de febrero de 1789, que

limitaba a 300 el tonelaje de los buques esclavistas, se amplía en marzo de 1791 a 500, a fin de facilitar mayor número de esclavos en las colonias para fomentar la agricultura. Los ingleses Coppinger y Monroy disfrutaban de esta dispensa desde 1765, y en 1785 el irlandés David Nagle trae 900 esclavos, tocando puerto 33 naves del Caribe y Norteamérica que, tras descargar, zarparon con frutos y miel de purga gracias al extraordinario valor que alcanzaron. Sin embargo, desde 1790 nuevos sucesos políticos están por venir y Cuba no estuvo ajena. La revolución de Haití en 1791 mostró dos caras: ofreció a los productores cubanos la ocasión de ver satisfechas sus ambiciones de bienestar y riqueza con el alto precio de los frutos, y ver el desprecio y despojo a que eran sometidos los esclavos por los colonos franceses.²⁶

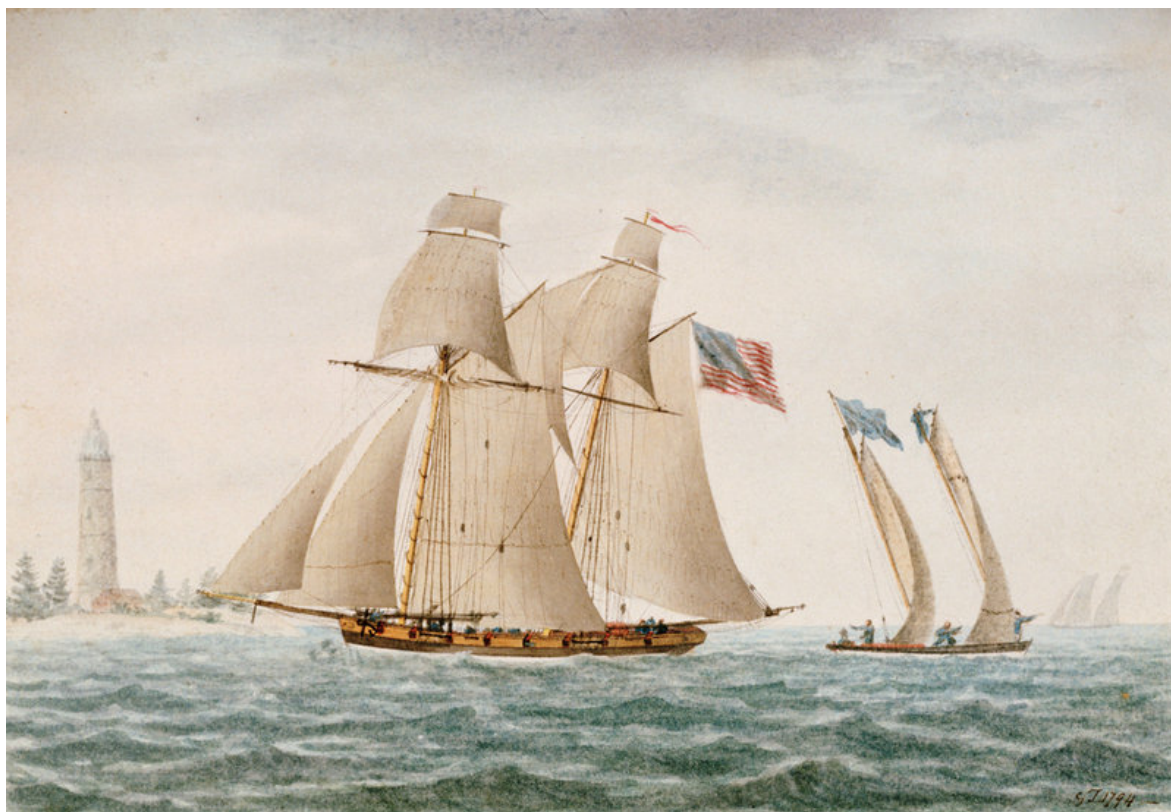
La llegada del gobierno de Luis de las Casas y Aragona (1790-1798) y el nombramiento de José Pablo Valiente en 1787 como intendente general coinciden con el ascenso de Carlos IV al trono. Cuba, como isla del Caribe, situada en el principal cruce marítimo de América, no podía mantenerse aislada por las antiguas leyes de Indias. Las condiciones que existían cuando Las Casas comenzó a gobernar, resultaban más favorables aún por el hecho de hallarse España en paz con otras naciones.

En el informe expuesto en 1792 por el apoderado del Ayuntamiento Francisco Arango y Parreño al monarca, intitulado "Discurso sobre la agricultura de La Habana y los medios de fomentarla",²⁷ presentó un detallado cuadro de la economía cubana del momento, con las aspiraciones de sus protagonistas y un grupo de disposiciones que debían dictarse. De esta exposición surgen varias concesiones: autorización del comercio libre de esclavos por seis años; otorgamiento de franquicias a la introducción con exención de derechos a cualquier clase de herramientas, útiles y máquinas para cultivar caña y fabricar azúcar, aun cuando procediese de naciones extranjeras, siempre que la importación fuese bajo bandera nacional; exención de pago a los impuestos de exportación de café; y la autorización para proveerse de harinas norteamericanas cuando su existencia no suplieran las necesidades. Estas y otras mejoras tuvieron como colofón la creación por cédula de 1 de abril de 1794 del

²⁵ AGI. Correo, 275^a, R5.

²⁶ AHOH. Cabildo ordinario de 17 de julio de 1792, f. 46v.

²⁷ Ob. cit. en nota 2, v. 1.



Goleta norteamericana, 1794.

Real Consulado de Agricultura, Industria y Comercio y Junta de Fomento, con el mismo Parreño como su Síndico.²⁸ En 1792 salía publicado el *Papel Periódico de La Habana* y en 1793 se promovía la fundación de la Sociedad Patriótica o Económica de La Habana.

Fue una época definida por ciertas condiciones propicias a los anhelos comerciales del hacendado criollo, un paso decisivo para emprender fructíferas medidas de beneficio general. Las Casas y Valiente, motivados por la prosperidad nacional y por partidarios de la nueva escuela económica, que rompía con los monopolios, reconocieron lo cierto de los principios que aquella sostenía contra estos. Al asumir Valiente la responsabilidad de la medida contra los últimos, aprobó, previo acuerdo con el gobernador, que desde el 23 de febrero de 1793 entraran a los puertos de La Habana

y Santiago de Cuba naves con textiles norteamericanos. Los Estados Unidos aprovecharon al máximo el déficit productivo provocado en Europa por la Revolución Francesa, y Cuba abrió sus puertos a un rico mercado de productos agrícolas, del cual se surtió favorablemente (Marrero, 1984, tomo 10, Vol. 2, p. 27).

No obstante, en 1793 un nuevo escenario perturba la paz en Europa y América: España y Francia, aliadas anteriormente, inician una guerra que concluye con la paz de Basilea el 22 de junio de 1795. En este conflicto varias naves mercantes fueron capturadas por corsarios franceses en nuestros mares, y caen en sus manos buques de Veracruz con pólvora y buques de cabotaje que acarreaban la escasa sal desde un puerto interior, Campeche o Cayo Sal. El conflicto permitió que norteamericanos e ingleses tocaran La Habana con variados

²⁸ ANC. Reales Cédulas y Órdenes 32/16. Real orden avisando que por real cédula de 4 de abril de este año, se sirvió S.M. aprobar y erigir en esta isla un Consulado de Agricultura y Comercio: que obedezca la cédula cuando el secretario se la pase y se guarde la mejor armonía con este nuevo tribunal. Aranjuez, 1 de mayo de 1794.

géneros a cambio de bienes nacionales. La abundancia de dinero y prosperidad general permitieron desarrollar obras públicas en el puerto y la ciudad. Un importante paso en las relaciones entre España y los Estados Unidos fue el Tratado de Amistad, Límites y Navegación de 27 de octubre de 1795, cuyo artículo 8 permitía a la marina norteamericana tanto de guerra como mercante el derecho de asilo en los puertos de Cuba cuando la situación lo pidiera —dígase, persecución pirática o corsaria, tempestad, arreglo de averías, abastos de víveres, aguada y pertrechos—, pagando por todo “un precio equitativo”.²⁹

Por su artículo 16 el comercio de productos podía extenderse a cualquier especie, excepto los de contrabando o mercancías prohibidas, como armas, cañones, bombas y artículos afines. Las mercaderías y géneros autorizados incluyeron gran variedad de efectos³⁰ de libre trasiego que podían conducirse con la mayor libertad por los súbditos de las dos partes contratantes a las plazas enemigas, incluyendo las que se hallaban sitiadas, bloqueadas o embestidas.

Importante para el comercio fue la Real Ordenanza de Matrículas de 24 de diciembre de 1794 y su artículo 6, título 9, que permitía, bajo determinadas condiciones, extraer sus producciones y emplearse en el comercio costero y pesquero con el calado y atributos necesarios. Para fomentar la marina mercante, Carlos IV exime de derecho de extranjería, toneladas, media anata y otro cualquier gravamen requerido por la matrícula, habilitación y expedición de embarcaciones extranjeras, permitiéndoles navegar con entera libertad de derechos. Gracias a estas prebendas, muchas se construyeron en astilleros yanquis, adquiriéndose por mediación de propietarios y comerciantes españoles o norteamericanos radicados en La Habana o en aquel territorio.

A pesar de estar cerrado el puerto para toda clase de buque, inclusive correos, hasta el 10 de marzo de 1794,³¹ las arcas españolas reciben 5 434 864 pesos del rey y 3 293 643 pesos de particulares, para un valor

total del cargamento de 11 411 482 pesos, incluyendo oro, plata en barra y labrada, productos de la tierra como azúcar blanca y quebrado, vainilla, añil, coco, cacao, café, grana, miel y tabaco en rama y polvo. De Veracruz entraba el 17 de junio el navío de guerra “Miño” con 209 000 pesos en oro y plata fuerte, maestre Joseph Girón, y el navío de S.M. “Niño” con caudales, comandante Juan de Mendoza, seguido de doce buques y otros más que lo hacían en días después.

Sin embargo, la paz de Basilea no sirvió sino para abrir el camino a un nuevo enfrentamiento con Inglaterra. Después del conflicto, afloraron más perjuicios que beneficios para Cuba; uno de estos fue la suspensión de buques neutrales, principalmente de los Estados Unidos, que gozaba de grandes ventajas al introducir harina y artículos de primera necesidad. El 21 de enero de 1796 cesaba la concesión para que sus naves entraran en La Habana, pero la supremacía de su comercio se hizo evidente. Entre el 12 de abril y el 30 de junio de 1796 llegan 30 843 barriles de harina en quince naves de Filadelfia, Alexandria, Nuevo Londres, Nueva York y Virginia, y una de Santander y Veracruz. En abril hubo seis arribos; en mayo, diez; y en junio, nueve. El bergantín “Sally”, con suministros y harina, pudo descargar, porque la prohibición había llegado posterior a su salida de Filadelfia. El 1 de julio existían tres buques norteamericanos por descargar harina. Sobre esta situación, Valiente anotaba:

*“Me ha parecido que el negocio es de mucha trascendencia, y siendo justo que yo busque el acierto en la resolución de una Junta compuesta de V.E. del Excelentísimo señor Comandante General de Marina y de los señores Prior, Cónsules y Síndicos del Real Consulado y general del común; ruego a V.E. se sirva adoptar mi pensamiento convocar a ella y avisarme para asistir y exponer cuanto juzgue conveniente”.*³²

Con el inicio de las guerras napoleónicas, el comercio con la unión americana ocupa un lugar influyente en el comercio cubano. La guerra se hizo económica

²⁹ ANC. Asuntos Políticos 5/35. Tratado de Amistad, Límites y Navegación concluido entre el Rey Nuestro Señor y los Estados Unidos de América, firmado en San Lorenzo el Real a 27 de octubre de 1795.

³⁰ Los productos incluían paños, textiles (como lana, lino, seda y algodón), oro, plata labrada en moneda u otra forma, estaño, hierro, latón, cobre, burel, carbón, cebada, trigo, tabaco, avena, legumbres, carne, salada y ahumada, pescado salado, queso y manteca, cerveza, aceite, vinos y sal, alquitrán, brea, pez, cuerdas, cables, velas, telas para velamen, anclas y piezas de mástiles, tablas, maderas de cualquier especie y tamaño empleadas en la construcción y reparación naval.

³¹ ANC. Misceláneas de libro 1461.

³² ANC. Junta de Fomento 179/8212. Expediente sobre cumplimiento de la real orden de 21 de enero de este año por la cual S.M. se dignó manda que cese desde luego el permiso concedido a los americanos del norte para introducir harinas, víveres en este puerto y sobre si son admisibles los cargamentos que vengan con licencia del ministro encargado de negocios en Filadelfia expedida antes de recibir la expresada real orden. 1796.

y los principales beligerantes tomaron un conjunto de medidas dirigidas a reducir financieramente al adversario. Inglaterra hostigó tanto al comercio hispanoamericano que la Corona española no tuvo más remedio que permitir el acceso de buques neutrales a sus colonias. De ese modo, los Estados Unidos hallaron, una vez más, magníficas oportunidades para acceder a mercados hasta entonces vedados por estar

reservados a las metrópolis respectivas. Gracias a ese ambiente bélico, Norteamérica, que no tenía colonias, utiliza las europeas con todos los efectos de beneficio económico que esto conlleva. El caso más evidente quizá fue el de Cuba (Tornero, s.f., p. 137).

Recibido: 15 de marzo de 2016

Evaluado: 22 de mayo de 2016

BIBLIOGRAFÍA

BÖTTCHER, N. (2000). Juan de Miralles. Un comerciante cubano en la guerra de independencia norteamericana. *Anuario de Estudios Americanos*, 57(1), 173-194.

CATALÁN, C. M. (2005). Breves comentarios interpretativos a los ocho artículos de la *Filosofía Electiva* del padre José Agustín Caballero y Rodríguez. Santiago de Cuba: Universidad de Oriente.

FRIEDLAENDER, H. (1978). *Historia económica de Cuba*. Ciudad de La Habana: Ciencias Sociales.

GUERRA, R. (1971). *Manual de Historia de Cuba desde su descubrimiento hasta 1868*. La Habana: Ciencias Sociales.

MARRERO, L. (1984). *Cuba: economía y sociedad: azúcar, ilustración y conciencia (1763-1768) (II)*. Madrid: Playor.

ORTIZ DE LA TABLA, J. (s.f.). Comercio neutral y redes familiares a fines de la época colonial. Sevilla: EEHA, CSIC.

PEZUELA, J. DE LA. (1863). *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba* (vols. 1-4). Madrid: Impr. del Establ. de Mellado.

PLACER, G. (2009). *Inglaterra y La Habana: 1762*. La Habana: Ciencias Sociales.

TORNERO, P. (s.f.). Comerciante, hacendados y política mercantil en Cuba. La rivalidad Cádiz-Estados Unidos (1763-1800). En *Actas IV Jornadas de Andalucía y América* (pp. 119-145). Sevilla: Universidad Internacional de Sevilla.